Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7050**

17. Wahlperiode 20. 09. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/6867 –

Stand der Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesrat hat am 24. Oktober 2010 beschlossen: „Die Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs werden insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken von der betroffenen Bevölkerung als zunehmend belastend empfunden. Der vom Schienengüterverkehr verursachte Lärm ist geeignet, die Akzeptanz dieses grundsätzlich umweltfreundlichen Verkehrsträgers nachhaltig zu gefährden. Verbesserungen beim Lärmschutz in diesem Bereich sind daher dringlich. Dabei sind Maßnahmen vorrangig, mit denen der Lärm an der Quelle bekämpft wird“ (Bundesratsdrucksache 553/10).

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP wird die Absicht erklärt, zur Lärmminderung beim Schienenverkehr den sogenannten Schienenbonus abzuschaffen, mit dem 5 dB (A) vom gemessenen Schallpegel abgezogen werden. Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP haben – da ihnen die Arbeiten an diesem Thema im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung offensichtlich nicht zügig genug vorankommen – die Bundesregierung in ihrem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Antrag auf Bundestagsdrucksache 17/4861 nochmals aufgefordert, „den Schienenbonus schrittweise abzuschaffen und dem Deutschen Bundestag hierzu einen Gesetzentwurf so rechtzeitig vorzulegen, dass die Vorhabenträger ab 2012 ihre Planungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan ohne Schienenbonus planen können.“

Am 5. Juli 2011 unterzeichneten der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, ein Eckpunktepapier, das die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems ab 2012 vorsieht, welches höhere Entgelte für nicht komplett lärmsanierte Züge vorsieht. Die Mittel sollen in einen Fonds fließen, den DB (Deutsche Bundesbahn) Netz AG verwaltet, und der in gleicher Höhe durch Bundeshaushaltsmittel ergänzt werden soll. Aus diesem Fonds soll die Lärmsanierung finanziert werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. September 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie weit ist das Verfahren zur notwendigen Änderung der Anlage 2 der Verkehrslärmschutz-Verordnung (16. BImSchV) zur Beseitigung des Schienenbonus gemäß der Forderung des Bundesrats vom 18. April 2011 fortgeschritten, bis wann soll es abgeschlossen werden, oder welche alternativen gesetzlichen Verfahren zur Abschaffung des Schienenbonus sind in die Wege geleitet worden?

2. Wird, wie von den Koalitionsfraktionen im Antrag auf Bundestagsdrucksache 17/4861 gefordert, noch im Jahr 2011 ein Gesetzentwurf vorgelegt, damit „die Vorhabenträger ab 2012 […] ohne Schienenbonus planen können?“

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat die Absicht, den Schienenbonus im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel schrittweise zu reduzieren. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet derzeit den Entwurf einer Änderungsverordnung zur 16. BImSchV, der voraussichtlich bis Ende 2011 vorgelegt wird und danach innerhalb der Bundesregierung abzustimmen ist.

3. Welche Bestandstrecken in welchen Abschnitten von den insgesamt 1 200 Kilometern (siehe Antwort zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 17/2308), wären bei einer Abschaffung des Schienenbonus konkret zu sanieren (bitte tabellarische Aufstellung)?

Bei den 1 200 km handelt es sich um eine vorläufige Schätzung der DB Netz AG. Eine Zusammenstellung der betroffenen Streckenabschnitte ist aus technischen Gründen nicht fristgerecht leistbar.

4. Für welche Streckenabschnitte bei Neu- und Ausbaustrecken des Bedarfsplans müssten bei einer Abschaffung des Schienenbonus zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen geplant werden, und welche Kostensteigerungen sind damit verbunden (bitte tabellarische Aufstellung)?

Der überwiegende Teil der Neu- und Ausbaustrecken wäre von der Abschaffung des Schienenbonus betroffen, da hier eine wesentliche Änderung der genehmigungsbedürftigen Anlagen nach § 16 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vorläge.

Sollte der Wegfall des Schienenbonus allein über konventionelle Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Infrastrukturausbaus kompensiert werden, würden sich nach ersten Schätzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kosten für den Neu- und Ausbau im Ergebnis deutlich erhöhen. Entsprechende deutliche Kostenerhöhungen sowie Verzögerungen in der Planung und Realisierung von bis zu mehreren Jahren wären die möglichen Folgen. Eine tabellarische Aufstellung ist insofern nicht möglich, als weder alle Neu- und Ausbaustrecken des Bedarfsplanes geplant sind noch bei geplanten Vorhaben jeweils eine Alternativplanung vergleichbarer Tiefe für einen Fall ohne Schienenbonus erstellt ist.

5. Gilt das durch die Bundesregierung und Deutsche Bahn AG wiederholt erklärte Ziel, die Belastungen aus Schienenverkehrslärm für Anwohner bis 2020 zu halbieren, mit oder ohne den Schienenbonus, und inwiefern ist bei dieser Zielvorgabe auch eine Verkehrszunahme im Schienenverkehr einbezogen worden?

Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II (NVP II) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung strebt bis 2020 eine Minderung der Be-

lästigung durch Schienenverkehrslärm an den Lärmbrennpunkten in besiedelten Bereichen (hoch belastete Strecken des Güterverkehrs) um 50 Prozent an. Dieses übergreifende Ziel ist nicht mit einem konkreten Mengengerüst unterlegt – jedoch gelten als Bezugspunkt grundsätzlich die Belästigung und damit auch die Verkehrsmenge im Jahr 2008. Eine schrittweise Reduzierung des Schienenbonus, mit dem Ziel ihn ganz wegfallen zu lassen, konnte im NVP II nicht berücksichtigt werden, da sich diese erst aus dem Koalitionsvertrag ergibt.

6. Plant die Bundesregierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen ordnungsrechtlich Lärmminderungsmaßnahmen aufzuerlegen?

   Wenn ja, bis wann?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung steht ordnungspolitischen Instrumenten für einen besseren Lärmschutz grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Wie von der Europäischen Kommission empfohlen, sollen aber zunächst die Umrüstung vorhandener Güterwagen mit lärmarmen Bremssohlen sowie die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise vorangetrieben und dann geprüft werden, ob und inwieweit Lärmkontingente oder vergleichbare Instrumente in Deutschland zur dauerhaften Begrenzung der Lärmbelastung beitragen können. Es ist das Ziel, nach Ende der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI „Fahrzeuge – Lärm" überschreiten, mehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG fahren zu lassen. Die DB Netz AG behält sich vor, vorbehaltlich anderer ordnungspolitischer Maßnahmen Dritter, mit Beginn des Netzfahrplans 2021/2022 die Trassenpreise signifikant zu erhöhen, wobei den Kosten der umweltbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung getragen wird und deren Höhe baldmöglichst in den Schienennetzbenutzungsbedingungen der DB Netz AG präzisiert werden wird. Damit soll sichergestellt werden, dass die mit der Umrüstung erzielte Lärmminderung dauerhaft erhalten bleibt.

7. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Lärmschutz an Altstrecken rechtlich und administrativ zu regeln, und bis wann sind diese Maßnahmen geplant?

Die Bundesregierung stellt auf haushaltsrechtlicher Grundlage jährlich 100 Mio. Euro im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms Lärmschutz an Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Verfügung. Zum Jahresende 2012 soll ein Trassenpreissystem mit lärmabhängiger Komponente eingeführt werden.

8. Wird sich die Bundesregierung international bei der EU zur Beschaffung von Neufahrzeugen im Schienenverkehr für Lärmminderungsvorgaben gemäß neuestem Stand der Technik einsetzen und national der zuständigen Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt – EBA) vorgeben, damit das Machbare auch bei der notwendigen Modernisierung des Fahrzeugparks erfolgt?

Harmonisierte Mindestanforderungen an neue oder grundlegend umzubauende Eisenbahninfrastruktur und -fahrzeuge werden durch die Europäische Kommission in Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt, die von der Europäischen Eisenbahnagentur erarbeitet werden. Im Dezember 2005 hatte die Europäische Kommission die TSI „Fahrzeuge – Lärm" eingeführt und darin verankert, dass sie spätestens sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten einen Bericht zur Überarbeitung der TSI vorlegen würde, um der Entwicklung der Technik Rechnung zu tragen. Die TSI „Fahrzeuge – Lärm", die derzeit im Hin-

blick auf eine Fortschreibung evaluiert werden, enthalten erstmals Geräuschemissions-Grenzwerte für neue und wesentlich umgestaltete Eisenbahnfahrzeuge. Infolgedessen werden die Verkehrsunternehmen im transeuropäischen Eisenbahnsystem durch Beschaffung leise rollenden Materials zunehmend geräuscharme Züge zum Einsatz bringen. Die Bundesregierung wird sich auf europäischer Ebene weiter für Geräuschgrenzwerte einsetzen, die den technischen Fortschritt und die gesellschaftlichen Anforderungen an einen verbesserten Schallschutz in vollem Umfang berücksichtigen und die Anstöße für weitere Entwicklungen setzen. Auf nationaler Ebene ist das Eisenbahn-Bundesamt bei der Zulassung von Fahrzeugen an die Vorgaben der TSI gebunden.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Menschen aufgrund von Bahnlärm unter gesundheitlichen Einschränkungen leiden (bitte einzeln aufführen für Schlafstörungen, Depressionen oder psychiatrische Behandlungen, Bluthochdruck oder andere Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Herzinfarkte und weitere Erkrankungen), bzw. wird die Bundesregierung diese Daten so bald wie möglich durch geeignete Untersuchungen ermitteln lassen, falls diese nicht zur Verfügung stehen?

10. Ist der Bundesregierung – gegebenenfalls exemplarisch – bekannt, wie viele Grundstücke entlang lärmbelasteter Bahnlinien in Städten und Gemeinden deutlich in ihrer Nutzung eingeschränkt sind, und welchen Wertverlust die Eigentümer erleiden, bzw. wird die Bundesregierung diese Daten so bald wie möglich durch geeignete Untersuchungen ermitteln lassen, falls diese Daten nicht zur Verfügung stehen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine konkreten Fallzahlen zu den verschiedenen Krankheitsbildern im Bereich Schienenverkehrslärm vor. Die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung lassen jedoch darauf schließen, dass es oberhalb einer Belastung von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts zu den genannten gesundheitlichen Auswirkungen kommen kann. Aufgrund der nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie durchgeführten strategischen Lärmkartierung 2007 liegen Daten vor, wonach in Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern und an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60 000 Zügen pro Jahr rund 600 000 Bürgerinnen und Bürger von Immissionsschallpegeln LDEN über 65 dB(A) betroffen sind. Im Nachtzeitraum sind ca. 1 400 000 Bürgerinnen und Bürger mit Pegeln größer 55 dB(A) belastet. Diese Werte werden im Rahmen der strategischen Lärmkartierung 2012 möglicherweise noch steigen, wenn zusätzlich auch die Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern und die Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30 000 Zügen pro Jahr erfasst werden. Auf der Grundlage der dann vorliegenden Daten werden auch detaillierte Analysen über die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr in Deutschland möglich sein.

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über die Anzahl lärmbelasteter Grundstücke entlang von Eisenbahnstrecken vor. Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung 2007 ist jedoch die Größe der lärmbelasteten Flächen und die Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen entlang der Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60 000 Zügen pro Jahr ermittelt worden. In Deutschland sind dort ca. 1 500 km^2 und rund 230 000 Wohnungen mit Pegeln über 65 dB(A) tags belastet.

11. Inwiefern wird die Bundesregierung Punkt 5 der „Entschließung des Bundesrates zur Verminderung des Bahnlärms“ vom 15. April 2011 (vergleiche Bundesratsdrucksache 151/11) umsetzen, der vorschlägt, die Lärmaktionsplanung nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes an das Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen?

Eine Zuweisung der Zuständigkeiten nach § 47d BImSchG an das Eisenbahn-Bundesamt ist nicht beabsichtigt.

12. Bis wann wird das am 5. Juli 2011 unterzeichnete Eckpunktepapier über eine Einführung lärmabhängiger Trassenpreise rechtsverbindlich umgesetzt?

Die Inhalte der Eckpunktevereinbarung vom 5. Juli 2011 werden durch die DB Netz AG umgesetzt. Hierzu nimmt sie entsprechende Regelungen in die Schienennetzbenutzungsbedingungen und Entgeltregelungen auf. Dies ist für den Beginn des Netzfahrplanabschnitts 2012/2013 vorgesehen.

13. Um wie viel Prozent sollen die Trassenpreise für nicht komplett sanierte Güterzüge steigen?

Die Höhe der Anhebung obliegt der Entscheidung der DB Netz AG.

14. Mit welchen Kosten wird für die Einrichtung der Erfassung lärmabhängiger Trassenpreise gerechnet, und wer trägt diese Kosten?

Die Kosten für die operative Umsetzung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems werden von den Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen getragen.

15. Welche Beträge sind für die vorgesehene Kofinanzierung des Fonds bei der DB Netz AG aus dem Bundeshaushalt im Haushaltsplan 2012 und in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2016 vorgesehen?

16. Werden diese Beträge zu Lasten der Mittel für das Lärmsanierungsprogramm des Bundes erfolgen oder zusätzlich zur Verfügung gestellt?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2012 sieht Zuschüsse für Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes in Höhe von 100 Mio. Euro vor. Der Finanzplan ist ein internes Planungsinstrument der Bundesregierung, das deren mittelfristige programmatische Ziele in jeweils aggregierter Form unter funktionalen, institutionellen und ökonomischen Gesichtspunkten abbildet. Diesen Aussagen zugrunde liegende Einzelansätze für die jeweiligen Finanzplanjahre werden von der Bundesregierung grundsätzlich nicht nach außen kommuniziert.

Der Finanzierungsbeitrag des Bundes im Zuge der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems wird aus den verfügbaren Haushaltsmitteln geleistet.

17. Gibt es eine gesetzliche Grundlage, um Nachtfahrverbote für besonders lärmintensive Güterzüge zu verhängen?

    Wenn ja, welche Grundlage ist es, und sind in der Vergangenheit Nachtfahrverbote ausgesprochen worden?

    Wenn nein, plant die Bundesregierung eine gesetzliche Grundlage, um Nachtfahrverbote für besonders lärmintensive Güterzüge aussprechen zu können?

Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben nach Europäischem Recht (Artikel 10 Absatz 3 der Richtlinie 91/440/EWG) für alle Güterzüge den Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur zu angemessenen Bedingungen zu gewähren. Eine Einschränkung des Zugangsanspruchs – auch im Hinblick auf Auswirkungen auf die Umwelt – ist im Europäischen Recht nicht vorgesehen.

Das geltende nationale Netzzugangsrecht sieht folglich ebenfalls keine Einschränkung des Eisenbahninfrastrukturzugangs bezüglich bestimmter Eisenbahnfahrzeuge vor. Die Bundesregierung setzt daher auf die Lärmminderung durch Umrüstung von Fahrzeugen und innovative Maßnahmen am Fahrweg.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333